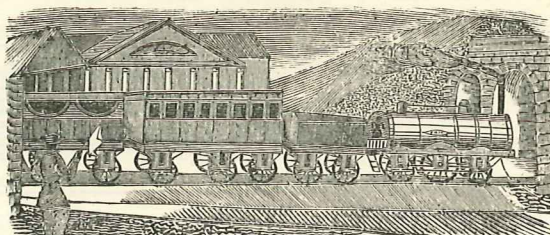
— CERROTI F.

1861

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DI PERUGIA ALLA FERROVIA

PERUGIA
TIPOGRAFIA BARTELLI E SANTUCCI
1861.

La Legge sulla Ferrovia da Firenze per Arezzo ad Ancona è concepita in questi termini.

« *Art.* 1.° È approvata la convenzione intesa il 23
» Febbraio 1861 tra il Presidente del Consiglio dei Mini-
» stri quale reggente il Ministero dei Lavori pubblici, ed
» il Sig. Carlo Fenzi Rappresentante la Società delle strade
» ferrate livornesi, colla quale viene concesso alla predetta
» società il diritto di condurre a termini la costruzione
» e di attivare l' esercizio della Ferrovia da Firenze per
» Arezzo ad Ancona e *pressi di Perugia*, riunendosi alla
» Ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del Colle
» di Fossato ».

Che vogliono importare le parole della Legge? evidentemente la Legge ha voluto favorire Perugia. Perchè ha voluto favorire Perugia? Perchè ha voluto preferirla a tutte le altre vie che potevano legare il Mediterraneo all' Adriatico per Livorno ed Ancona? senza dubbio per l' importanza di questa Città.

Noi dobbiamo pertanto esaminare tre cose, noi abbiamo innanzi a noi tre questioni; la prima intorno alle circostanze antecedenti alla Legge, e che hanno determinato la potestà legislativa; la seconda intorno alle parole con cui è concepita la Legge; la terza intorno allo spirito che l'anima, vale a dire alla ragione di questa Legge. Queste tre questioni si appoggiano scambievolmente; si rispondono l'una all'altra, l'una dà lume all'altra. Quando tutte tre le indagini vanno alla medesima conclusione, non vi ha più luogo a difficoltà.

Noi non supponiamo di avere nessun' avversario che voglia veramente esser tale: non lo supponiamo, perchè la legge è troppo chiara; il nostro avversario sarebbe l'avversario della Legge. I ragionamenti che egli farebbe sulle difficoltà; per un'altra linea più corta di sviluppo di 10, 20, 30 chilometri; sulla maggior utilità di un' altra direzione; tutti questi ragionamenti sarebbero essenzialmente *incivili*, nel senso che i forensi danno a questa parola, vale a dire contradirebbero alla Legge, rimetterebbero in questione quello che la Legge ha deciso: sarebbero parole e non altro, parole vane e ridicole.

Esaminiamo in conseguenza innanzi a tutto gli antecedenti della Legge.

Due grandi interessi erano ad esaminare pel progetto della Ferrovia che congiungesse i due mari da Livorno ad Ancona; l'interesse diretto di questa linea di comunicazione, l'interesse dei paesi che doveva traversare. Non bisognava sacrificare l'un interesse all'altro, bisognava armonizzarli.

Non mirare che a Livorno e ad Ancona era, per così dire, sacrificare all'Italia astratta l'Italia concreta: fermarsi a considerare gl'interessi di ogni Stazione era perdere di vista lo scopo principale, era surrogare all'Italia il Municipalismo, ad una grande Arteria le vene capillari.

Chi esamina profondamente le discussioni che precedettero la Legge sulla Ferrovia in questione, vedrà chiaro che il Parlamento era mosso da questo spirito di conciliare tutti gl'interessi. Si fissò innanzi a tutto l'interesse principale; *l'obbiettivo* della Legge, *Livorno e Ancona*; si determinò quindi un termine di transito, *Arezzo*. Qui poteva fermarsi la Legge, ma qui la Legge non si fermò: dopo una lunga discussione, tanto nella Camera dei Deputati, che del Senato, vinse il partito di fissare un altro termine di transito, un'altra condizione, alla Ferrovia; e quest'altro termine di transito, quest'altra condizione, che ha tanto valore quanto la prima, furono i *Pressi di Perugia*. La Legge pertanto fu promulgata con tutte queste condizioni. Chi seguita la discussione ben si accorge che la Legge volle mettere i Pressi di Perugia invece di Perugia per non pregiudicare una questione tecnica, per non obbligare la Compagnia a far ciò che non si era esaminato, vale a dire, se la strada si poteva portare entro Perugia. I Pressi di Perugia sono adunque come Arezzo una condizione essenziale posta dalla Legge.

La Legge ha conceduto all'Impresa di fare non *una qualunque* strada tra Livorno ed Ancona, ma una strada per Arezzo e pressi di Perugia. Ecco la conclusione a cui ci adduce la disamina degli antecedenti della Legge.

Esaminiamo ora il significato per così dire letterario della Legge, le parole con cui fu formulata la Legge; che significa *i pressi* di Perugia? questo sostantivo si spiega colla preposizione presso; una cosa è presso ad un'altra quando è vicina, attigua alla medesima. Ciò è evidente, non pure in italiano, ma nelle parole equivalenti in latino *apud* e *proximus*, in francese *proche* e *approches*; e vogliamo dare un'esempio di presso adoperato come nome « mena il mio ospite alla più pressa stufa che ci sia » (Firenzuola) (AS). E parlando di via la parola *presso* (come riferisce

Traumater alla voce pressi) usato assolutamente vale la più vicina. (Lasca) *Bozzacchio va seco; poi di là per la più pressa tornatene a casa.*

Che cosa significa pertanto la Legge? significa che si deve favorire il più possibilmente Perugia in quanto che questi favori non abbiano a ledere gl' interessi principali della Ferrovia, vale a dire la congiunzione del Mediterraneo e dell'Adriatico per Livorno ed Ancona, e in quanto e fino a quando non facesse ostacolo una impossibilità, vale a dire una difficoltà somma, per la quale si esigesse *un sacrificio dell' Impresa che non può intendersi pattuito.*

La strada ferrata dunque deve avvicinarsi il più che sia possibile a Perugia, e questa possibilità non cessa che quando o si presenta una *deviazione* dall'interesse principale, o una spesa più grave di quello che si possa comportare. Parliamo di buona fede; se gli studi tecnici avessero mostrato che la strada di ferro da Livorno e Ancona per *Arezzo* e *pressi di Perugia* poteva transitare *dentro* Perugia senza incorrere nelle due difficoltà sopraccennate, chi non avrebbe creduto di stare ai termini della Legge facendo entrare la Ferrovia a Perugia? Se altri credesse che le parole *pressi di Perugia* dovessero rimanere con un significato indeterminato, costui dovrebbe dire che una parte della Legge non è Legge, una parte della Legge sono parole superflue e senza preciso significato. Altri lo dica se vuole, ma noi non vogliamo supporlo finchè non l'abbia detto. Noi non vogliamo supporre che alcuno voglia mettere in non cale la Legge.

La conclusione pertanto a cui siamo giunti nel disaminare le parole della Legge è identica a quella che emergeva dall'esame degli antecedenti; l' *intenzione* della potestà legislativa chiarita nella discussione si è effettuata nelle paróle della Legge.

Perchè la Legge ha voluto favorire Perugia? Noi dobbiamo al presente passare alla terza questione: valutare lo spirito della Legge, dire le ragioni perchè si sia voluto favorire Perugia.

Noi facciamo astrazione dal debito amore che ci lega a Perugia, noi non parliamo e non vogliamo parlare come perugini, ma come italiani; noi abbiamo la coscenza di parlare in maniera che ogni italiano, abbia o non abbia interessi a Perugia, possa ripetere le nostre parole, possa sottoscrivere alle nostre opinioni.

Noi lasciamo da parte la simpatia ch' hanno eccitato i sacrificî che fece Perugia per la gran causa dell' Indipendenza Italiana; noi ci siamo sollevati contro al regime papale quando la nostra gioventù era già corsa a combattere altrove. Perugia ha voluto esporsi ad un eccidio certo per dar tempo alle Città sorelle della Romagna di organizzarsi.

Atqui sciebat quae sibi barbarus
Tortor pararet.

Ma Perugia non ha dato il suo sangue, il sangue dei suoi figliuoli, il sangue dei suoi fanciulli, per un soldo, per un privilegio, se essa avesse voluto rimaner l' ultima, la più obbliata delle terricciuole d' Italia, essa avrebbe fatto quel che ha fatto.

Perugia non ha guardato a se, ha guardato l' Italia. La simpatia per Perugia non è stata la cagione che ha mosso il Parlamento; questa simpatia non onorerebbe nè noi, nè i Deputati della Nazione, nè i Senatori, nè il Governo del Re, se dovesse costare un' ingiusta preferenza; speriamo che persona non voglia fare a noi, ne ai poteri dello Stato un cotanto oltraggio.

Il Parlamento si è deciso a così fare per ragioni più durevoli della simpatia, più permanenti della Storia di un giorno: per l' interesse di Perugia, e per l' interesse dell' Umbria.

Perugia è la Città la più importante dell' Umbria, e lo è stata sempre, e lo sarà in conseguenza sempre: perchè noi non siamo un popolo nuovo, di cui ignorandosi il passato, non si possa prevedere l' avvenire. Noi siamo un popolo colla memoria di tre civiltà, e lunghissime civiltà: noi giungiamo alla quarta senza poter dimenticare quello che già siamo stati; noi giungiamo alla quarta con gradi, per così dire, assegnati. L' importanza di Perugia nell' Umbria, l' importanza dell' Umbria nell' Italia, non potranno venir meno, non potranno mutarsi. Perugia è stata la più importante Città del Paese che la circonda all' epoca degli Etruschi, all' epoca dei Romani, all' epoca delle libere Città; è stata la più importante Città e durante la grandezza, e durante la decadenza di codeste civiltà.

Perugia sarà la più grande Città dell' Umbria anche nell' epoca dell' Italia libera ed una. E perciò riassumerà, come sempre ha fatto, l' indole, lo spirito, l' interesse dell' Umbria. E l' Umbria sarà sempre una delle principali regioni d' Italia, una di quelle regioni temperate di mon-

tagne e vallate, che danno all' Italia un elemento costitutivo del suo carattere, l'elemento virile, guerresco, tradizionale.

Perugia non può essere una Città, in cui si sviluppi grandemente l' industria manifatturiera co' procedimenti moderni; noi ne conveniamo senza contesa, quantunque a pochi passi da noi sia il più grande motore meccanico, la ricchezza dell' acqua. Ma oltre l' industria che si appoggia sulle forze meccaniche havvi quella che imprime alla materia le forme, i tipi del bello, l' industria elegante, l' industria che riconcilia il bello coll' utile; e Perugia Città di belle arti è destinata senza dubbio ad essere altresì una Città ove risplenda l' industria, in cui gl' italiani sono superiori senza contesa a tutte le altre nazioni incivilite d' Europa.

Perugia è destinata pel suo passato ad essere, a rimanere una delle Città artistiche d' Italia, essa è la patria di Pietro e della sua scuola, essa è stata la dolce nutrice di Raffaello; a Perugia, e non altrove così bene come a Perugia, si può studiare e artisticamente, e filosoficamente, una delle principali manifestazioni del bello nell' arte.

Queste stesse ragioni fanno Perugia una Città di scienza, uno dei centri della civiltà scientifica che si deggiono risuscitare nella patria di Galileo e di Vico. Nelle nostre preoccupazioni politiche contemporanee noi poniamo troppo in non cale l' esigenze della scienza. Il movimento scientifico si risolve essenzialmente in due processi; l' uno che io chiamerò teoretico, speculativo, tradizionale, l' altro pratico, innovatore, progressivo. Se i grandi centri sono destinati a questo secondo processo, non bisogna dimenticare l' esigenza del primo, nè quelle Città, che per la loro situazione possono meglio ricettarlo.

Perugia è una Città che novera nel suo Comune quarantadue mila abitanti, in un territorio fertilissimo, con attivo commercio: sempre più attivo per l' unione d' Italia con la Toscana e con Roma. Quando sotto il malgoverno dei papi, Perugia vide scemate tutte altre sue glorie, pure una necessità, un' evidente necessità fece tuttavia prosperare la sua agricoltura. E chi vorrebbe che quest' avanzo di sua grandezza fosse ora compromesso per un nuovo sistema di comunicazione?

Lo spirito della Legge adunque coincide colle parole della Legge: non si è voluto favorire in *qualunque modo* Perugia, ma si è determinato *il modo* che più la favoriva. La Legge ha dichiarata un intenzione *espressa* del Legi-

slatore; la ferrovia da Livorno ad Ancona deve favorire il più possibilmente Perugia. Deve toccare Livorno ed Ancona, deve transitare per Arezzo, deve avvicinarsi a Perugia. Tutti questi termini sono essenziali. Ogni altro interesse deve dunque sott' ordinarsi a quest' interessi determinati dalla Legge. Non si può prescindere nè da Arezzo, nè da i Pressi di Perugia: solo rimane a ricercare quali sieno i Pressi di Perugia, e a ricercarlo *come vuole la Legge.* Ogn' altro interesse, ogn' altro potere *devono* pertanto obbedire a questa Legge. Non è soltanto impegnato l' interesse di Perugia a sostenerla, noi non difendiamo soltanto i nostri diritti, ma difendiamo la legge, difendiamo l' autorità dei poteri dello Stato, difendiamo la sapienza del nostro Parlamento.

I nostri avversari, se mai noi ne avremo, contrapporranno alle nostre poche e semplici parole lunghe dicerie, e alle ragioni tecniche dell' illustre sig. cav. Filippo Cerroti colonnello del Genio, si sforzeranno di contrapporre altri argomenti. Ma a noi parrebbe di dubitare, io non dico solo della giustizia, ma della realtà degli ordini costituzionali d' Italia, se non contrapponessimo alle lunghe dicerie, e agli inopportuni argomenti quando avessero luogo il silenzio di chi si crede sicuro, sotto l' egida della Legge, e nel seno della libertà.

Noi non abbiamo parlato perchè si credesse che dubitassimo del nostro diritto, ma per fissare secondo la Legge, l' ordine degl' interessi che si trovano implicati nella questione di questa ferrovia. In conclusione il nostro diritto è *legittimo* come quello di Arezzo ed è il fine principale della Legge dopo quello di Livorno e di Ancona; e ogn'altro interesse o di qualche altra località, o della Società intraprenditrice deve essere sott' ordinato al nostro interesse. A noi non rimane che un compito: ricercare quale sia il punto che deve toccare la Strada di Ferro sulle nostre vicinanze che sia a noi più giovevole senza nuocere all' interesse principale di Livorno e di Ancona. A noi corre egli è vero, ancora un' altr' obbligo che è complicato nel primo, di mostrare cioè la possibilità *assoluta* e *relativa* di questa preferenza: dobbiamo però cedere le parole all' illustre Ingegnere.

BARTOLI Prof. FRANCESCO
FRANCESCONI Prof. FRANCESCO
PERFETTI Prof. FILIPPO

Pregiatissimo Signor Sindaco
di Perugia

Perugia 10 *Novembre* 1860

Giunto al termine del permesso che ottenni debbo ritornare ora a Parma, e lasciare la campagna di questo interessante studio di Ferrovia dalla Stazione di Perugia sino al Tevere.

Per altro il lavoro è stabilito completamente colla intera linea di studio già determinata sul terreno con picchetti nei suoi punti d' angolo, che fissano quella poligonale di fondamento, intorno alla quale si tratta ora di fare i consueti rilievi altimetrici e planimetrici in lungo ed in traverso.

Queste operazioni restano affidate all' esperto Aiutante Sig. Falaschi, il quale coadiuvato dal giovane Ingegnere Sig. Paltracca e dal solerte Marchese Sig. Carlo Monaldi potrà in un discreto tempo condurle felicemente a termine.

Intanto per appagare quanto più sollecitamente mi è dato il giusto desiderio della S. V. Illm̃a e dei Signori Componenti la Deputazione, prima di partire, Le darò un cenno sommario del risultamento degli studii primordiali da me fatti, dal quale ho fiducia che andranno poco discosti nelle condizioni generali i risultati degli studii definitivi.

Non debbesi pertanto accogliere questo primo cenno come esattissimo ne' suoi particolari, che non sono ancora maturamente studiati, ma soltanto come una approssimazione al tracciato definitivo: imperciocchè non risulta per ora che dalla ispezione oculare da me fatta sul terreno, colla scorta della grande carta del Censo, scandagliandone le altezze col barometro, dopo avere riconosciuto esatto il dislivello totale di metri 126 dal piano della Stazione sotto le Fontiveggie

sino al piano del Tevere presso il ponte S. Giovanni, preannunziato nella memoria a stampa pubblicata da codesto Municipio. Situerebbesi adunque la Stazione in discorso circa 25 metri inferiormente al piazzale delle Fontiveggie, e distante poco più di mezzo chilometro dal medesimo sulla strada Pievaiuola. Essa verrebbe intersecata in una direzione, che a ponente accenna al piano di Massiano o del Genna, per congiungersi alla linea proveniente dal Trasimeno, e dal Levante inizia il tronco della discesa nel Tevere. Esso si avvia per la Vallicella interposta fra Prepe e Bellocchio, che è battuta dalla strada della Spina, ed appoggiandosi a sinistra sulla falda della collina di Prepe andrebbe, dopo percorsi circa tre chilometri, a traversare la foce del Valloncello di Vestricciano, le cui acque hanno origine dalle fonti coperte presso la Porta Nuova.

Il sèguito della linea si appoggia alla collina di Vestricciano, che sarebbe finalmente traversata al di sopra del casale Valigi per isboccare nel piano di giunzione del Valloncello di S. Vetturino coll' altro che discende dalla cresta principale della collina, e precisamente da una marcata depressione di questa fra S. Martinello e S. Fortunato. — Traversato lo sbocco della Vallicella di S. Vetturino in vicinanza della più settentrionale delle case Santicchi, la linea si protende lunghesso la destra dell' altro Valloncello, ed in contropendenza al medesimo, finchè s' immergerà nel suo fondo. Quivi raggiunto forse il sesto chilometro di sua lunghezza, comincierebbe in galleria, per sottopassare la cresta principale delle colline, che dividono dalla grande Vallata del Tevere il bacino del Genna.

Allo sbocco della Galleria la linea flettendosi a sinistra si adagerebbe sulle distese falde che versano direttamente nel Tevere: per cui senza affrontare gravi difficoltà penso che si possa con declivio quasi uniforme raggiungere l' imo della Valle, ad un mezzo chilometro circa sopraccorrente al Ponte S. Giovanni. Ivi si troverebbe presso l' estremità superiore della raccolta d' acqua del Molino dell' Ospedale, un' ubicazione favorevole al Ponte per traghettare la ferrovia in direzione della parte più depressa dell' alto piano che sta a settentrione di Colle Strada, onde proseguire il più agevolmente possibile al di là del Tevere verso Assisi e Fuligno.

L' accennato andamento potrà dar luogo ad uno sviluppo di più che 12 chilometri di lunghezza dalla Stazione

suaccennata fino al Valico del Tevere: per cui si avrebbe un pendio meglio dell' uno per cento, ed anche meno sol che si tenga il Ponte sul fiume qualche metro più alto dei vecchi positivi esistenti.

Ma non si potrà adottare un declivio uniforme, giacchè le ragioni di Economia nella costruzione imponendo discostarsi il meno possibile dal naturale pendio del Terreno, converrà perciò adottare una massima pendenza nei primi tre Chilometri, che lungh' esso lo stradale della Spina batterebbero una Vallicella che discende assai rapidamente. Così occorrerà per contrario la pendenza minore nei successivi quattro chilometri, perchè discorrenti su Terreno inclinato in senso opposto, ed in parte sarebbe via sotterranea; finalmente una pendenza media, che per ora nulla vedo si opponga a stabilirla uniforme, corrisponderebbe lungh' esso il rimanente della linea per la facile costa del Tevere.

Tuttavia le differenze di pendio fra le qui sopradistinte livellate saranno per riuscire veramente minime: e quel primo tratto di tre Chilometri a massimo declivio non occorrerà inclinarlo più dell' undici per mille, od anche del dieci se non si voglia tenere in gran conto una maggiore altezza di tre metri da doversi dare al Viadotto che occorre al termine del terzo Chilometro per traversare il Valloncello di Vestricciano. In vero questo viadotto, anche nella maggiore altezza qui supposta, non pare che al punto massimo si eleverebbe più di 25 metri dal suolo, nè avrebbe una grande lunghezza. Tuttavolta cotale edifizio sarebbe il più importante di tutto il tronco, e benchè non abbia nulla di straordinario e non sorpassi le dimensioni di opere comuni sulle ferrovie, resterà a vedersi se non convenga meglio di diminuirne l' elevazione a carico del pendio della strada, in armonia delle condizioni altimetriche degli altri tronchi che non fanno oggetto di questo studio.

Un breve traforo occorrerà nella traversa del contrafforte di Vestricciano ed indi altro viadotto, ma in dimensioni assai più modeste per attraversare il Valloncello di S. Vetturino. Poscia la traversa della catena principale richiederà una Galleria che non dovrebbe arrivare alla lunghezza di un Chilometro, e da scavarsi nella maggior parte a Cielo scoperto. Lungh' esso la costa del Tevere, non solo si potrà stabilire la linea senza il sussidio di opere straordinarie, ma quelle che vi occorreranno non possono essere che di modiche dimensioni, non incontrandosi in quello sviluppo veruna

brusca interruzione della costa, nè con Valli molto pronunziate. Invece le falde si distendono tutte su ampia base discendendo con dolce pendio da rendere agevole lo sviluppo della linea. E se nel bacino opposto ove scorrono le acque del Genna, sono al quanto meno agevoli, esse pur formano Vallicelle aperte e poco tortuose: dimodochè non parrebbe neppur necessario di dovere ricorrere per lo sviluppo planimetrico a curve di raggio limitato, e crederei di poterle aver tutte al disopra di Metri 400. Il terreno si rinviene ovunque sufficientemente saldo; l' esposizione della via non si potrebbe desiderarla migliore, perchè tra il mezzo giorno ed il Levante; non molti guasti si farebbero alle proprietà private; essendo in gran parte campagne scarse di caseggiati ed anche scarsamente coltivate, ed i lavori di scavi e rialzi occorreranno quasi in totalità nella terra vegetale: mentre la roccia che probabilissimamente incontrerassi nel traforo della Collina si arguisce da tutti gl' indizii esterni, che sarà di quel calcare marnoso tufaceo prevalente in questi monti terziari, e così facile alla estrazione da non richiedere neppure l' uso delle mine.

Del resto quantunque io confidi che quanto ho quì esposto in prevenzione, si verificherà poco più poco meno nelle conclusioni degli Studii particolareggiati, sarebbe tuttavia prudente di non impegnarsi in serie discussioni sull' argomento sino al termine di essi studii, i quali oltre al darci le condizioni precise della linea ci porranno anche in grado di dimostrarle.

Colgo intanto l' occasione di riverirla affettuosamente e di raffermarmi.

Della Signoria V. Illma:

Filippo Ingegnere Cerroti.